

3 1761 11635850 8

CA1
T60
-P74



Transport
Canada

Transports
Canada

TP 6165

Port Programs and Divestiture


1999/2000



Annual Report

on Port Divestiture and Operations

Canada

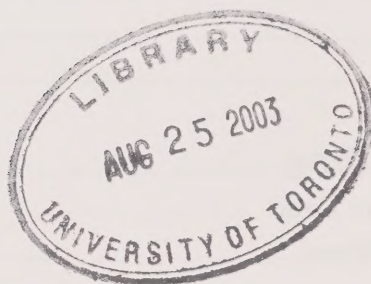
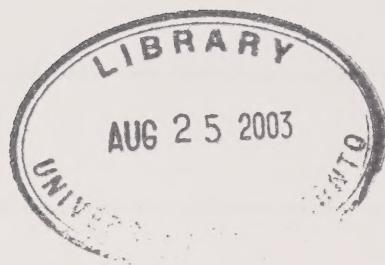


Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116358508>

Table of Contents

Foreword	3
Port Divestiture	4
Program Description	4
Port Divestiture	5
Progress to Date	6
Port Sale Proceeds.....	7
Program Funding	8
The Port Divestiture Fund	8
The Port Transfer Fund	8
Issues	9
First Nations Concerns	9
Municipal Taxation	10
Port Operations	11
Program Objectives	11
Administration	11
User Fees	12
Financial Review – Operations	13
Revenue and Expenditures for 1999/2000	13
O&M Funding.....	14



© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by the Minister of Public Works and Government Services, 2000.

This publication may be reproduced for internal use only without permission provided the source is fully acknowledged. However, multiple copy reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires prior written permission from the Minister of Public Works and Government Services, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S5

CAT: T36-1/1-2000

ISBN: 0-662-64981-8

Transport Canada

Port Programs and Divestiture

Place de Ville, Tower C, 18th floor

330 Sparks Street, Ottawa ON K1A 0N5

Tel: (613) 990-3071 Fax: (613) 954-0838

Web Site: www.tc.gc.ca

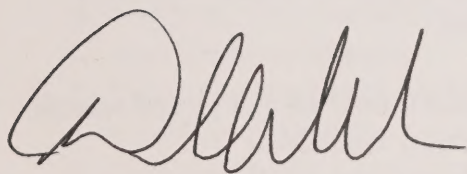
Foreword

I am pleased to have the opportunity to submit to Parliament, pursuant to subsection 72 (7) of the *Canada Marine Act*, the *Annual Report on Port Divestiture and Operations 1999/2000*.

The importance of Canada's ports to the national interest is clear. The public port system supports the safe and efficient movement of vessels and cargo, and is integral to regional economic prosperity.

By divesting the smaller regional/local facilities to communities and other interested local groups, responsibility for decision making is given to the people best placed to gauge local requirements, thus contributing to the development of a more effective and efficient port system with local accountability.

I trust the information provided in this report will provide for a more thorough understanding of the port divestiture program and of the operation by Transport Canada of those public ports and regional/local public port facilities not yet transferred.



The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

Port Divestiture

Program Description

The National Marine Policy, announced December 14, 1995, outlines the Government of Canada's intent to rationalize the Canadian transportation system. One initiative within this policy framework is the port divestiture program. Of the 549 public ports and regional/local public port facilities originally operated by Transport Canada, 358 (65 per cent) had been divested as of March 31, 2000.

The National Marine Policy divided ports into three categories:

- those immediately eligible for Canada Port Authority (CPA) status;
- those designated as regional/local and slated for divestiture; and
- those designated as remote ports, many of which will continue to be operated by Transport Canada.

CPA ports will not be discussed here, as they are regulated by Part I of the *Canada Marine Act* and thus fall outside the scope of this report.

On April 18, 1996, Treasury Board approved the Minister of Transport's request for divestiture authority and for the establishment of the Port Divestiture Fund, both of which facilitate the divestiture process. A separate Port Transfer Fund was also put in place to finance activities related to port divestiture. Details of these two funds may be found later in this report.

Treasury Board provided overall approval for port divestiture and several specific approvals that have given the program the flexibility required to divest ports to other departments, provincial governments and local or community interests.

The Director General, Port Programs and Divestiture, exercises functional authority for the delivery of the port divestiture program in cooperation with regional divestiture teams across the country. This six-year program is scheduled to run until March 31, 2002.

Port Divestiture

The port divestiture program follows a land and chattels transfer strategy that was also approved by Treasury Board. Key principles of this strategy ensure that:

- no offer that leaves the Crown financially worse off as a result of divestiture will be accepted;
- the Crown receives best value for port land and other assets;
- a new port owner will not enjoy any windfall profits from the subsequent sale of lands, assets and/or chattels; and
- Transport Canada fully upholds its fiduciary responsibility with respect to First Nations.

Port Divestiture

There are six basic steps to port divestiture:

1. Transport Canada regional officials initiate port divestiture discussions with local interests.
2. Local interests then form a legal entity which signs a non-binding letter of intent to negotiate the port transfer and a "disclosure of information" agreement with Transport Canada to protect third-party information.
3. Transport Canada provides the local entity with financial data, traffic or tonnage statistics and any relevant information concerning environmental, technical, engineering, and property or leasing issues.
4. The local entity conducts a due diligence process with funding from Transport Canada.
5. Transport Canada and the local entity negotiate financial and other conditions of transfer.
6. Both parties sign a transfer agreement.

Transport Canada views this as a win-win situation. Public port divestiture allows communities to own their local facilities, control the use of these facilities, set their own tariff structures (if any), and determine the levels of service and maintenance required.

**Port
Divestiture**

Progress to Date

As of March 31, 2000, a total of 358 of the 549 Port Programs and Divestiture facilities across Canada had been transferred or otherwise removed from the Transport Canada inventory.

211 declared public harbours were deproclaimed in June 1996 and March 1999.

64 sites were transferred to Fisheries and Oceans in 1996 and 1997.

32 sites were transferred to provincial governments (Newfoundland, New Brunswick and Ontario).

37 sites were divested to local interests.

3 port facilities were demolished.

11 sites have had their Transport Canada lease or licences terminated.

The department has deproclaimed 251 public harbours since the start of this program. Of this number, 26 harbours were found only during archival research that took place subsequent to the publishing of the National Marine Policy and were, therefore, not part of the original 549 port sites identified. In addition, 14 of these public harbours were adjacent to port facilities that had already been divested and had therefore already been removed from the original inventory.

Two Canada Ports Corporation ports – located in Churchill, Manitoba, and Port Colborne, Ontario – have been transferred.

As of March 31, 2000, there were 102 sites where letters of intent had been signed with various local interests to start the divestiture negotiation process. Transactions were in progress at 82 of these sites, or at portions thereof.

As of the same date, there were 157 regional/local and 34 remote sites across Canada remaining under the purview of Port Programs and Divestiture.

Table 1 – Progress to Date by Region

Region	Original Inventory	Divested or Deproclaimed in Previous Years	Divested in 1999-2000	Total	Remaining
Atlantic	262	212	9	221	41
Quebec	73	27	--	27	46
Ontario	56	31	4	35	21
Pacific	158	74	1	75	83
Total	549	344	14	358	191

Note: This progress table may be found at <http://www.tc.gc.ca/PortPrograms/en/Progress.htm>

Port Sale Proceeds

Consolidated Revenue Fund receipts of \$4.15 million were collected from the sale of ports in 1999/2000.

In previous years, port sales yielded a total of \$2,437,436, bringing the total for the entire program to \$6,586,437.

1996/1997	—	\$523,860
1997/1998	—	\$1,259,586
1998/1999	—	\$653,990
1999/2000	—	\$4,149,001
Total	—	\$6,586,437

Program Funding

Note: all financial figures presented in this report are based on forecasts for fiscal year 1999/2000 as at February 29, 2000.

The Port Divestiture Fund

Transport Canada is facilitating the divestiture initiative with the six-year, \$125 million, Port Divestiture Fund, which is intended to ease the transfer process by reducing the initial financial impact of port transfers.

This fund is used to provide assistance in bringing existing port property up to minimum safety or operating standards, for example, or to make lump-sum payments to facilitate the take-over of a port. It may also be used to cover a portion of costs incurred by the new owner or operator to achieve compliance with regulatory or insurance requirements, to fund feasibility studies or to reduce potential liability. Finally, the fund may be used to assist local groups, communities or other interests to take over a collection of ports and reduce costs by rationalizing infrastructure.

If no interest is shown in negotiating the transfer of a facility, the port is offered for sale by public tender. If there is still no interest shown, a decision concerning the future need for the facility is then made by Transport Canada.

The forecast expenditure of port divestiture funding for 1999/2000 was \$18,249,000, bringing the total since the beginning of the program to \$34,678,000 either disbursed or forecast for disbursal.

The Port Transfer Fund

A separate \$40 million Port Transfer Fund, also funded from departmental resources, is used by Transport Canada to fund expenditures related to port divestiture. This fund covers such areas as land surveys, legal title searches, property appraisals, environmental assessments, the hiring of financial advisors and administrative expenses.

Port Divestiture

Including the \$7,048,000 forecast for expenditure in 1999/2000, a total of \$27,915,000 of the Port Transfer Fund has been disbursed or earmarked for use since the beginning of the program.

Table 2 – Port Divestiture Program Fund Expenditures
(All figures in \$000s)

Fund/Year	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	Total
Port Divestiture Fund	13,077	1,817	1,535	18,249*	34,678
Port Transfer Fund	6,578	7,218	7,071	7,048*	27,915

* Forecast expenditures as at February 29, 2000.

Issues

First Nations Concerns

The 1997 Supreme Court of Canada decision regarding *Delgamuukw vs. the Queen in Right of British Columbia* has had an impact not only on the department's ability to pursue specific divestiture activities, such as public port divestiture, but also on government-wide land transfer activities.

In response, Transport Canada has developed a negotiator's consultation model that requires the Crown to assess whether a First Nations claim could be established before moving on to conclude a transaction. In many cases, some level of consultation is required prior to proceeding with divestiture. Where there are major issues to be resolved, departmental negotiators may need to seek the consent of the affected First Nations before a divestiture transaction can be finalized.

The Transport Canada consultation model is intended to provide a mechanism to identify First Nations issues and provide for the appropriate response. The use of this model enables departmental transactions, including the divestiture of ports, to proceed, albeit more slowly than was expected when the program began in 1996.

Municipal Taxation

Transport Canada currently makes payments in lieu of taxes to municipalities at port sites across the country. These payments are made on the land only and not on the associated facilities and marine structures.

Once these port facilities are transferred to a local entity, however, direct taxation of the site reflects the value of the land *and* the replacement value of the facilities. This could mean a significant municipal tax increase for new owners adding to the difficulty of local operation of the larger regional/local ports.

While this is an issue that new port owners must work out with their local municipalities, Transport Canada is willing to help by seeking municipal and provincial cooperation on the matter.

In the absence of any change in this policy, the successful divestiture of the larger regional/local public ports is expected to be problematic.

Port Operations

Program Objectives

Transport Canada's port policies and programs are aimed at the development of a ports system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides port users with accessible and equitable transportation services; and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Administration

The program is administered by Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate in cooperation with regional offices located in St. John's, Nfld., Dartmouth, N.S., Quebec, Que., Toronto, Ont. and Vancouver, B.C.

Local port administration varies according to local operations. Three sites – Cap-aux-Meules, Que., Victoria, B.C., and Charlottetown, P.E.I. – are supervised by full-time public servants. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from fees collected from port users. These individuals, known as harbour masters and wharfingers, are appointed by the Minister of Transport. Their degree of activity is in direct correlation to traffic demands.

**Port
Operations**

User Fees

The *Public Harbours and Port Facilities Act* has now been replaced by the *Canada Marine Act* (CMA). As a result, the Minister of Transport may now fix public port fees without proceeding through the regulatory process.

Departmental officials continue, however, to consult and notify users and stakeholders of any public port fee adjustments.

Under the CMA, the Minister may fix fees to be paid in respect of:

- ships, vehicles, aircraft and persons coming into or using a public port or port facility;
- goods loaded on a ship, unloaded from ships or transhipped by water within limits of a public port, or stored in or moved across a public port facility; and
- any service provided or any right conferred in respect of the operation of a public port or port facility.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Typical charges include:

Harbour dues	A charge assessed against a vessel that comes into or uses a public port – based on vessel size and registry
Berthage	A charge for occupying a berth at a port – based on the vessel's size and its length of stay
Wharfage	A charge for moving cargo over a public wharf – based on cargo type with a rate per tonne or cubic metre
Storage	A charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargoes – depends on space occupied and duration of use
Letting	A rental charge – usually based on the market value of the property

If Transport Canada must undertake improvements specifically for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment.

Note: Information regarding public port fees is available at: <http://www.tc.gc.ca/PortPrograms/en/menu.htm>

Financial Review – Operations

Revenue and Expenditures for 1999/2000

EXPENDITURES	
Operating and maintenance	\$17,974
Capital	\$6,242
Gross expenditures	\$24,216
REVENUE NET OF COMMISSIONS	
Gross revenue	(\$16,979)
Commissions, E.I. and C.P.P.	\$1,553
Net revenue	(\$15,426)
Total (Net operating, maintenance and capital expenditures)	\$8,790

Expenditures and revenues are shown in \$000s and are forecasts as at February 29, 2000.

Total revenue net of commissions for the program in 1999/2000 was \$15.4 million. Under the terms of their appointment, harbour masters and wharfingers receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

In 1999/2000, approximately 120 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$12,941. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community and to the credit of the federal government.

O&M Funding

The divestiture of Transport Canada-owned regional/local ports, as described in the first section of this report, is intended to take place over a six-year period ending March 31, 2002. As the department has publicly stated, the annual budget for maintenance repairs at public ports in conjunction with this program will be reduced annually as facilities are divested. The limited Transport Canada port maintenance funding available is intended for urgently needed safety-related items only.

Before the start of this program, the department was spending approximately \$22 million per year for maintenance repairs. Because only safety-related repairs pursuant to the port divestiture program are funded, and since there are now fewer facilities to fund, a total of just \$9,449,000 was allocated for port maintenance for 1999/2000. Over the same period, forecast expenditures covering both port maintenance and other standard operational requirements totaled \$17,974,000. With respect to future year requirements, provisions will be based on the number of sites remaining in the Transport Canada inventory at that time.

Capital: Capital expenditures during the year were limited to three major projects – one to reconstruct a portion of the wharf at the remote community of Harrington Harbour, Quebec, one to complete major safety-related repairs to the wharf at Cornerbrook, Newfoundland, and the third to conduct environmental remediation in the Port of Victoria, B.C. Other urgent safety-related minor capital expenditures were also made at various sites across the country.

En 1999-2000, environ 120 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Dans le cas des personnes nommées à ces postes et recevant des commissions, la rémunération annuelle moyenne était d'environ 12 941 \$. Il faut remercier toutes les personnes nommées qui ont su bien administrer les ports au profit des collectivités locales et à l'honneur du gouvernement fédéral.

Financement de F et E

La cession des ports régionaux/locaux appartenant à Transports Canada, telle qu'elle est décrite dans la première section du présent document, doit se faire sur une période de six ans qui prendra fin le 31 mars 2002. En conjonction avec ce programme, le Ministère a annoncé que le budget annuel pour les réparations d'entretien aux ports publics serait réduit annuellement à mesure que les installations seront cédées. Les fonds limités de Transports Canada pour l'entretien des ports iront par conséquent aux postes reliés à la sécurité qui sont nécessaires de toute urgence seulement.

Avant le lancement de ce programme, le Ministère dépensait approximativement 22 millions \$ par année pour effectuer des travaux d'entretien. Étant donné que l'on n'a effectué que des travaux d'entretien reliés à la sécurité dans le cadre du programme de cession des ports et que le nombre d'installations à notre charge a diminué, seulement 9 449 000 \$ ont été attribués à l'entretien des ports pour 1999-2000. Au courant de la même période, les dépenses prévues pour l'entretien portuaire et l'exploitation courante ce sont élevées au total à 17 974 000 \$. Les sommes pour l'année à venir seront fondées sur le nombre de sites qui continueront de relever de Transports Canada à ce moment là.

Immobilisations : Les dépenses d'immobilisations engagées pendant l'année ont été limitées à trois principaux projets - réparation d'une partie du quai dans la collectivité éloignée de Harrington Harbour (Québec), travaux de réparation influant sur la sécurité au quai de Cornerbrook (Terre-Neuve) et travaux d'assainissement au port de Victoria, (Colombie-Britannique). D'autres dépenses d'immobilisations mineures destinées à des travaux urgents du point de vue de la sécurité ont aussi été engagées à divers emplacements au pays.

Frais de location Loyer, habituellement en fonction de la valeur

marchande de la propriété.

Lorsque Transports Canada doit améliorer des installations au profit d'un

utilisateur important, le Ministère peut augmenter les droits ou les remplacer par des contrats visant à améliorer le taux global de récupération des coûts des immobilisations.

On peut obtenir des renseignements concernant les droits de ports publics au site Internet suivant : <http://www.tc.gc.ca/PortPrograms/Fr/Menu%20Fr.htm>.

Examen financier – Opérations

Recettes et dépenses pour 1999-2000

DÉPENSES	
Exploitation et entretien	17 974 \$
Immobilisations	6 242 \$
Dépenses brutes	24 216 \$
RECETTES NETTES DE COMMISSIONS	
Recettes brutes	(16 979 \$)
Commissions, A.E. et R.P.C.	1 553 \$
Recettes nettes	(15 426 \$)
Total (Dépenses nettes : exploitation, entretien, immobilisations)	8 790 \$

Les montants des recettes et dépenses sont indiqués en milliers de dollars et sont fondés sur les prévisions en date du 29 février 2000.

Les recettes nettes de commissions du programme en 1999-2000 ont été de 15,4 millions \$. En vertu des modalités de leur affectation, les directeurs de port et les gardiens de quai reçoivent une commission qui est en fonction d'un taux fixe appliqué aux recettes perçues au titre des droits à leur port. Le reste des fonds est porté en réduction des dépenses de fonctionnement et d'entretien.

Opérations portuaires

Rapport Annuel
sur la cession
et l'exploitation
des ports
1999-2000

Droits d'utilisation

La Loi sur les ports et installations portuaires publiques a été remplacée par la Loi maritime du Canada (LMC). Par conséquent, le ministre des Transports peut désormais fixer les droits à payer dans les ports publics sans suivre le processus réglementaire. Par contre, les fonctionnaires du Ministère continuent de consulter et d'informer les utilisateurs et les intervenants de tout ajustement des droits des ports publics.

En vertu de la LMC, le Ministre peut fixer les droits à payer à l'égard :

- des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans les ports publics ou faisant usage des ports publics ou d'installations portuaires publiques;
- des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire, soit stockées dans ces installations portuaires ou passant par elles;
- des services fournis ou des avantages accordés en rapport avec l'exploitation des ports publics ou des installations portuaires publiques.

Transports Canada publie la liste des droits relatifs à tous les frais, à l'exception des frais de location. Parmi les droits types, on retrouve les :

Droits de port
Droits sur un navire qui entre dans un port ou qui est utilisé dans les limites d'un port. Les droits sont en fonction de la taille et l'immatriculation du navire.

Droits d'amarrage
Droits afférents à l'occupation d'un poste à quai dans un port. Les droits sont en fonction de la taille du navire et de la durée du séjour.

Droits de quaiage
Droits afférents au débarquement d'une cargaison sur un quai public. Les droits sont en fonction du type de cargaison et sont établis à partir d'un tarif à la tonne ou au mètre cube.

Droits d'entrepotage
Droits afférents à l'utilisation de hangars ou d'un espace ouvert pour l'assemblage ou la répartition des cargaisons. Les droits dépendent de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.

Opérations portuaires

Objectifs du programme

Les politiques et programmes portuaires de Transports Canada visent la création d'un réseau portuaire qui :

- contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce international de même qu'aux objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- soit efficient;
- fournisse aux utilisateurs des ports des services de transport accessibles et équitables;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes, ainsi que les réseaux de transport terrestres et aériens.

Administration

Le programme est administré par la Direction générale des Programmes portuaires et cession de Transports Canada, en coopération avec les bureaux régionaux situés à St. John's (T.-N.), Dartmouth (N.-É.), Québec (Qué.), Toronto (Ont.) et Vancouver (C.-B.).

L'administration d'un port local varie selon les opérations locales. Les trois sites suivants sont supervisés par des fonctionnaires à temps plein : Cap-aux-Meules (Qué.), Victoria (C.-B.) et Charlottetown (I.-P.-É.). Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté localement par des personnes nommées à leur poste et dont la rémunération consiste en une commission basée sur un pourcentage des droits perçus des utilisateurs du port. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et leurs activités sont fonction des exigences du trafic local.

Transports Canada a réagi en élaborant un modèle de consultation pour les négociateurs qui exige que la Couronne évalue, avant de conclure une transaction, si les Premières nations ont un droit de revendication. Dans bien des cas, une consultation est nécessaire avant la cession. Lorsqu'on doit résoudre des questions importantes, les négociateurs du Ministère pourraient avoir à obtenir le consentement des Premières nations touchées avant de finaliser une cession.

Le modèle de consultation de Transports Canada se veut un mécanisme pour évaluer les questions concernant les Premières nations et aider à formuler une réponse appropriée. L'utilisation de ce modèle permet au Ministère de réaliser des transactions, comme la cession des ports, même si ces dernières se font plus lentement que prévu au lancement du programme en 1996.

Imposition municipale

Transports Canada effectue actuellement des paiements tenant lieu d'impôts fonciers aux municipalités où se trouvent des ports, et ce à travers le pays. Ces paiements sont versés pour le terrain seulement et non pour les installations ou les ouvrages maritimes connexes.

Une fois les installations portuaires transférées à une entité locale, l'imposition directe des propriétaires locaux éventuels reflètera la valeur du terrain *et* la valeur de remplacement des installations. Par conséquent, les propriétaires éventuels pourraient payer des sommes importantes d'impôts à la municipalité, ce qui rendrait l'exploitation locale des plus gros ports régionaux/locaux particulièrement difficile.

Cette question doit être réglée par les nouveaux propriétaires et leur municipalité, mais le ministère des Transports est prêt à aider en tentant d'obtenir une collaboration municipale et provinciale sur cette question.

En l'absence de tout changement dans cette politique, on prévoit que la cession des plus gros ports régionaux/locaux sera particulièrement difficile.

Fonds de transfert des ports

Un Fonds de transfert des ports séparé de 40 millions \$ établi à partir des ressources ministérielles est utilisé par Transports Canada pour financer les dépenses liées à la cession des ports, notamment l'arpentage, la recherche de titres, l'évaluation de la propriété, l'évaluation environnementale, l'embauche des conseillers financiers et autres frais d'administration.

Si l'on compte les dépenses de 7 048 000 \$ prévues pour 1999-2000, la somme totale du Fonds de transfert des ports déjà versée ou qui est prévue depuis le début du programme est de 27 915 000 \$.

Tableau 2 – Dépenses liées au programme de cession des ports
(en milliers de dollars)

Fonds/Année	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	Total
Fonds de cession des ports	13 077	1 817	1 535	18 249*	34 678
Fonds de transfert des ports	6 578	7 218	7 071	7 048*	27 915

* Prévisions de dépenses en date du 29 février 2000.

Enjeux du programme

Préoccupations concernant les Premières nations

En 1997, la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Delgamuukw c. la Reine du chef de la Colombie-Britannique* a eu une incidence négative, non seulement sur la capacité du Ministère de mener certaines activités de cession, comme dans le cas des ports publics, mais également sur les activités gouvernementales de transfert de terrain.

Financement de programme

Veillez prendre note que toutes les données financières présentées dans ce rapport sont fondées sur les prévisions pour l'année financière 1999-2000 en date du 29 février 2000.

Rapport Annuel
sur la cession
et l'exploitation
des ports
Cession
des ports
1999-2000

Fonds de cession des ports

Le programme de cession dispose d'un Fonds de cession des ports de 125 millions \$ sur six ans, financé par Transports Canada, qui est conçu pour faciliter le processus de transfert en diminuant les répercussions économiques initiales liées aux cessions de ports.

Ce fonds est utilisé, par exemple, pour fournir une aide afin de rendre les installations portuaires existantes conformes à des normes minimales de sécurité ou d'exploitation ou pour effectuer des paiements forfaitaires afin de faciliter la prise en charge d'un port. En outre, ce fonds peut servir à payer une partie des coûts engagés par le nouveau propriétaire ou le nouvel exploitant afin de rendre le port conforme aux exigences en matière de réglementation, d'assurance, d'études de faisabilité du financement ou afin de réduire la responsabilité potentielle. Enfin, le Fonds peut aider des groupes, des collectivités ou d'autres intérêts locaux à se charger d'un ensemble de ports et à réduire les coûts grâce à la rationalisation des infrastructures.

Quand personne ne manifeste de l'intérêt pour le transfert d'une installation, le port est offert au public par l'intermédiaire d'un appel d'offres public. Si cette démarche ne suscite aucun intérêt, Transports Canada prend alors une décision concernant le besoin futur de l'installation.

Les dépenses prévues pour le financement de la cession des ports pour 1999-2000 s'élevaient à 18 249 000 \$ pour un total global, depuis le début du programme, de 34 678 000 \$ déjà versés ou qui sont prévus.

Tableau 1 – Progrès réalisés par région

Région	Répertoire original	Cédés ou désaffectés dans les années antérieures	Cédés en 1999-2000	Total	Ce qui reste
Atlantique	262	212	9	221	41
Québec	73	27	--	27	46
Ontario	56	31	4	35	21
Pacifique	158	74	1	75	83
Total	549	344	14	358	191

Note : On peut trouver cette table sur Internet au <http://www.tc.gc.ca/Port/PortPrograms/Fr/Menu%20Fr.htm>.

Produit de la vente des ports

Les recettes du Trésor de 4,15 millions \$ proviennent de la vente de ports en 1999-2000.

Au cours des années précédentes, les ventes de ports ont produit 2 437 436 \$ pour un total global depuis le début du programme de 6 586 437 \$.

1996-1997	—	523 860 \$
1997-1998	—	1 259 586 \$
1998-1999	—	653 990 \$
1999-2000	—	4 149 001 \$
Total	—	6 586 437 \$

Progrès réalisés

Au 31 mars 2000, 358 des 549 installations des Programmes portuaires et cession à travers le Canada avaient été transférées ou supprimées d'une autre façon du répertoire de Transports Canada.

211	ports publics ont été désaffectés en juin 1996 et en mars 1999.
64	sites ont été transférés à Pêches et Océans en 1996 et en 1997.
32	sites ont été transférés aux gouvernements provinciaux (Terre-Neuve, Nouveau-Brunswick et Ontario).
37	sites ont été cédés à des intérêts locaux.
3	installations portuaires ont été démolies.
11	sites ont été soustraits aux baux ou licences de Transports Canada.

Le Ministère a désaffecté 251 ports publics depuis le début de ce programme. De ce nombre, 26 ports ont été trouvés au cours de recherches dans les archives qui ont eu lieu après la publication de la Politique maritime nationale et, par conséquent, ont été omis des 549 ports identifiés au départ. De ces ports publics, 14 étaient adjacents à des installations portuaires qui avaient déjà été cédées et, par conséquent, avaient déjà été supprimées du répertoire.

En outre, deux ports de la Société canadienne des ports situés à Churchill, au Manitoba, et à Port Colborne, en Ontario, ont été transférés.

Au 31 mars 2000, il y avait 102 sites pour lesquels des lettres d'intention avaient été signées avec divers intérêts locaux afin d'entreprendre le processus de cession. Des transactions étaient en cours pour la cession de 82 de ces sites, en tout ou en partie.

À la même date, 157 sites régionaux/locaux et 34 sites éloignés à travers le pays relevaient encore des Programmes portuaires et cession.

Le programme de cession des ports est conforme à une stratégie de transfert de terrain et chatels approuvée par le Conseil du Trésor. Les principes clés de cette stratégie sont les suivants :

- toute offre qui entraînerait des pertes financières pour l'État à la suite d'une cession sera refusée;
- l'État obtient le meilleur prix pour les terrains portuaires et autres biens;
- le nouveau propriétaire de port ne devrait pas profiter d'un gain fortuit issu de la vente subséquente des terrains, des biens et/ou des chatels;
- Transports Canada maintiendra ses responsabilités fiduciaires à l'égard des Premières nations.

Cession des ports

La cession des ports compte six étapes de base :

1. Les fonctionnaires régionaux de Transports Canada entament les discussions sur la cession des ports avec des intérêts locaux.
2. Les intérêts locaux forment ensuite une personne morale qui signe une lettre d'intention non exécutoire pour négocier le transfert de port et une entente sur la divulgation des renseignements confidentiels, conclue avec Transports Canada, afin de protéger les renseignements de tiers.
3. Transports Canada fournit à l'entité locale des données financières, des statistiques sur le tonnage et sur le trafic, ainsi que des renseignements pertinents sur les questions suivantes :
 4. L'entité locale suit un processus de diligence raisonnable financé par Transports Canada.
 5. Transports Canada et l'entité locale négocient les modalités financières et autres du transfert.
 6. Les deux parties signent un accord de transfert.

Transports Canada considère ce programme comme favorable à tous, puisque la cession des ports publics permet aux communautés d'être propriétaires des installations locales, de contrôler l'usage de ces installations, d'établir leur propre structure tarifaire (s'il y a lieu) et de déterminer les niveaux de service et d'entretien nécessaires.

Cession des ports

Description du programme

Le 14 décembre 1995, le gouvernement du Canada énonçait dans la Politique maritime nationale son intention de rationaliser le réseau national de transport. Ce cadre de politique englobe le programme de cession des ports en vertu duquel 358 ou 65 % des 549 ports publics exploités initialement par Transports Canada avaient été cédés au 31 mars 2000.

Selon la Politique maritime nationale, les ports sont répartis en trois catégories :

- ceux qui étaient admissibles immédiatement au statut d'administration portuaire canadienne (APC);
- ceux qui ont été désignés ports régionaux/locaux et qui doivent être cédés;
- ceux qui sont désignés ports éloignés; dans de nombreux cas, Transports Canada continuera d'en assurer l'exploitation.

Les APC sont régies par la partie I de la *Loi maritime du Canada* et ne sont pas visées dans ce rapport.

Le 18 avril 1996, le Conseil du Trésor a approuvé une demande du ministre des Transports en vue de l'habilier en matière de cessions et de créer le Fonds de cession des ports. Ces deux mesures faciliteraient le processus de cession. De plus, un Fonds de transfert des ports a été mis sur pied pour financer les activités liées à la cession des ports. Une description des deux fonds est donnée plus loin.

Le Conseil du Trésor a donné l'approbation générale à l'égard de la cession des ports et de nombreuses approbations particulières qui ont donné au programme la souplesse nécessaire pour céder des ports à d'autres ministères, à des gouvernements provinciaux, ainsi qu'à des intérêts communautaires et locaux.

Le directeur général, Programmes portuaires et cession, exerce l'autorité fonctionnelle pour la prestation du programme de cession des ports en collaboration avec les équipes régionales de cession dans tout le pays. Ce programme de six ans se déroulera jusqu'au 31 mars 2002.

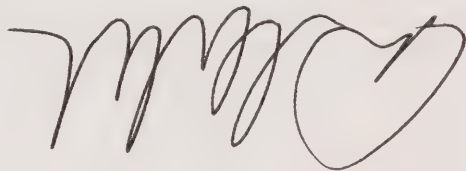
Avant-propos

J'ai l'honneur de déposer au Parlement, en vertu du paragraphe 72(7) de la *Loi maritime du Canada*, le premier *Rapport annuel sur la cession et l'exploitation des ports - 1999-2000*.

L'importance que revêtent les ports du Canada pour l'intérêt national est claire. Le réseau portuaire public appuie la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires et du transfert des cargaisons, ce qui contribue à la croissance économique dans les régions.

Bien que les ports du Canada soient essentiels à la prospérité économique, la cession des installations régionales/locales aux communautés et autres groupes intéressés permet aux personnes les mieux placées pour juger des besoins locaux de se charger de la prise de décisions. Ceci permet le développement d'un réseau portuaire plus efficace et efficient appartenant à des intérêts locaux.

J'espère que l'information contenue dans ce rapport permettra une meilleure compréhension du programme de cession des ports et de l'exploitation par Transports Canada des ports publics et installations portuaires publiques qui n'ont pas encore été transférés.



L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

Site Web : www.tc.gc.ca

tél. : (613) 990-3071 Fax. : (613) 954-0838

330 rue Sparks, Ottawa (ON) K1A 0N5

Place de Ville, Tour C, 18^{ème} étage

Programmes portuaires et cessions

Transports Canada

ISBN : 0-662-64981-8

CAT : T36-1/I-2000

Services gouvernementaux, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S5

Cette publication peut être reproduite sans autorisation pour usage interne seulement dans la mesure où la source est indiquée en entier. Toutefois, la reproduction multiple de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Ministre des Travaux publics et

Services gouvernementaux, 2000.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le Ministre des Travaux publics et

Table des matières

Avant-propos	3
Cession des ports	4
Description du programme	4
Cession des ports	5
Progrès réalisés.....	6
Produit de la vente des ports	7
Financement de programme	8
Fonds de cession des ports	8
Fonds de transfert des ports	9
Enjeux du programme	9
Préoccupations concernant les Premières nations.....	9
Imposition municipale.....	10
Opérations portuaires	11
Objectifs du programme	11
Administration	11
Droits d'utilisation	12
Examen financier - Opérations	13
Recettes et dépenses pour 1999-2000	13
Financement de F et E.....	14

Canada

sur la cession et l'exploitation des ports

Rapport annuel



1999-2000

Programmes portuaires et cession

TP 6165

Transports
Canada
Transport
Canada

